Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2731

24. 10. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Dagmar Enkelmann und der Gruppe der PDS
— Drucksache 13/2335 —

„Netz 21 B" der Deutschen Bahn AG, „Stuttgart 21" und das Abhängen der Stadt Ulm vom künftigen ICE-Netz

„DER SPIEGEL" berichtete in der Ausgabe vom 11. September 1995 davon, daß die Deutsche Bahn AG ihre „alten Pläne für ein viele Milliarden Mark teures Hochgeschwindigkeitsnetz kräftig (umgekrempelt)" habe. Unter anderem sei „eine neue Trasse von Uelzen nach Stendal" geplant, mit welcher „die Lücke im Netz zwischen Berlin und Hamburg geschlossen" werden solle. Die ursprünglich „aufwendige Rhönstrecke" werde „gar nicht gebaut". Dafür würden „Frankfurt und Erfurt an die vorhandene Nord-Süd-Trasse zwischen Hannover und Würzburg angeschlossen, die allein fast zwölf Milliarden Mark gekostet hat". Weiter – Zitate jeweils aus „DER SPIEGEL": „Stuttgart, München und Nürnberg sollen über den sogenannten Südstern verknüpft werden". Die Verbindung Stuttgart–München und Stuttgart–Nürnberg würde danach zunächst von Stuttgart in direkter West-Ost-Richtung bis Donauwörth geführt, um sich nach Nürnberg zu verzweigen. Damit, so der Bericht des „DER SPIEGEL", würden „umstrittene Neubauten über Ulm sowie Ingolstadt überflüssig. Diese Pläne, bahnintern Netz 21 B genannt, sind ökonomisch und ökologisch günstiger als die Linien nach dem bisherigen Bundesverkehrswegeplan." Die Deutsche Bahn AG hat zu diesen neuen Planungen für ein „Netz 21 B" zwar ein Dementi herausgegeben, doch in diesem „Dementi" findet sich eine indirekte Bestätigung, in dem die Pressesprecherin die im „DER SPIEGEL" erwähnten Planungen als „sehr vage Gedankenspiele für das nächste Jahrtausend" bezeichnet („Stuttgarter Zeitung" vom 12. September 1995). Tatsächlich können alle diese Planungen erst im „nächsten Jahrtausend" verwirklicht werden.

Die Planungen oder Gedankenspiele für ein „Netz 21 B" widersprechen in erheblichem Umfang bisherigen Schienenwegeplanungen. Dies gilt insbesondere auch für das Projekt „Stuttgart 21" und die ICE-Verbindung Stuttgart–(Ulm)–München (siehe unsere Kleine Anfrage vom 6. September 1995); mit Verwirklichung des „Südsterns" würde es zu einem Abhängen Ulms vom ICE-Verkehr und zu einem weitgehenden Abhängen dieser Stadt vom IC-Verkehr kommen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 19. Oktober 1995 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

In dem erst im Januar 1995 veröffentlichten, von dem Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, von dem Ministerpräsidenten Baden-Württembergs, Erwin Teufel, von dem Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg, Hermann Schaufler, von dem Oberbürgermeister Stuttgarts, Dr. Manfred Rommel, und von dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Heinz Dürr, unterzeichneten Vorwort zur Machbarkeitsstudie für „Stuttgart 21" heißt es ausdrücklich: „Mit weiteren Schienenvorhaben stellt die Bundesregierung sicher, daß die Landeshauptstadt Stuttgart und das Land Baden-Württemberg an den Entwicklungen der Zukunft teilnehmen. In diesem Zusammenhang ist vor allem die Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart–Ulm–Augsburg zu nennen. Sie ist ein bedeutendes Teilstück der geplanten europäischen Hochgeschwindigkeitsmagistrale zwischen den Großräumen Paris, Karlsruhe, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München und Wien. In diesem Rahmen führt das Projekt ‚Stuttgart 21' zu einer weiter verbesserten Verknüpfung der Region Stuttgart mit dem ... Hochgeschwindigkeitsnetz."

Vorbemerkung

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) entscheidet als Wirtschaftsunternehmen in ihrem Unternehmensbereich selbständig. Die Bundesregierung kann insoweit nur noch bedingt im Rahmen der ihr verbliebenen Zuständigkeit Auskunft geben. Unter Bezug auf das Schreiben von Staatsminister Anton Pfeifer vom 21. Juni 1995 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung und die Absprache in der Sitzung dieses Ausschusses am 29. Juni 1995 beantwortet die Bundesregierung bis zur vorgesehenen abschließenden Entscheidung des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung im Herbst 1995 Fragen zu den unternehmerischen Verantwortungsbereichen von Post und Bahn ohne Bindungswirkung bezüglich der rechtlichen Zulässigkeit. Dabei ist die Mitwirkung der Bundesregierung auf die Weiterleitung der Auskünfte des Unternehmens beschränkt. Es kann nur die Entscheidung mitgeteilt werden, die das Unternehmen getroffen hat.

Die Bundesregierung hat die DB AG um Beiträge zur Beantwortung der Fragen der Kleinen Anfrage gebeten. Eine Antwort der DB AG war innerhalb der Frist gemäß § 104 GO – BT nicht zu erhalten.

1. Wann wurde vom Bahnvorstand die neue Beschlußfassung zu diesem „Netz 21 B" herbeigeführt oder wann wurden „Gedankenspiele" zu solch einem Netz angestellt (bitte Datum nennen)?

Eine neue Beschlußfassung des Bahnvorstands zum „Netz 21 B" oder Informationen darüber, wann „Gedankenspiele" zu solch einem Netz angestellt wurden, sind der Bundesregierung nicht bekannt (siehe Vorbemerkung).

2. Wann wurde mit den Parallelplanungen für ein solches „Netz 21 B" begonnen, und seit wann liegt eine solche mögliche alternative Trassenführung dem Vorstand der Deutschen Bahn AG bzw. der Bundesregierung bzw. dem Bundesministerium für Verkehr vor?

Der Bundesregierung liegen Parallelplanungen für ein „Netz 21 B" weder vor, noch sind sie ihr bekannt; sie besitzt keine

Informationen darüber, ob und seit wann eine solche mögliche alternative Trassenführung dem Vorstand der DB AG vorliegt (siehe Vorbemerkung).

3. Inwieweit waren die Bundesregierung bzw. das Bundesministerium für Verkehr an dem Zustandekommen eines Beschlusses für ein „Netz 21 B" oder an den „Gedankenspielen" zu solch einem Netz beteiligt?

Siehe Antworten zu den Fragen 1 und 2.

4. Welche öffentliche Diskussion fand zu dieser neuen Streckenführung bisher statt?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, ob und welche öffentlichen Diskussionen zum „Netz 21 B" von der DB AG geführt wurden.

5. Wenn es keine Beteiligung der Bundesregierung und/oder keine öffentliche Diskussion gab: Ist eine solche Beschlußfassung oder sind solche „Gedankenspiele" ohne Beteiligung der Bundesregierung und/oder ohne öffentliche Diskussion angesichts der Tatsache vertretbar, daß damit ein zuvor öffentlich debattierter Bundesverkehrswegeplan in erheblichem Umfang modifiziert wird und daß Milliarden DM Steuermittel für die jeweiligen Trassenführungen verplant sind?

Der Gesetzgeber hat die Ausbau- und Neubauvorhaben in Deutschland im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege nach § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes festgelegt. „Gedankenspiele" oder Beschlußfassungen, die von den gesetzlichen Festlegungen abweichen, sind in einem demokratischen Staat jederzeit möglich, allerdings ist die demokratisch entstandene gesetzliche Situation bindend.

6. In welcher Form flossen in die neue Streckenführung „Netz 21 B" Überlegungen und alternative Planungen ein, wie sie von der Planungs- und Beratungsgemeinschaft Bohm, Rößler und Vieregg entwickelt und/oder wie dies in einem Antrag der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Winfried Wolf und der Gruppe der PDS vom 9. September „Revision des Dreijahresplanes für den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes in den Jahren 1995 bis 1997" gefordert wurden?

Da eine Streckenführung „Netz 21 B" der Bundesregierung nicht bekannt ist, kann die Frage nicht beantwortet werden (siehe Vorbemerkung).

7. Welche Vorteile verspricht sich die Deutsche Bahn AG bei der neuen Streckenführung (bzw. den diesbezüglichen Gedankenspielen) Stuttgart–Nürnberg und Stuttgart–München jeweils über Donauwörth?
Hinsichtlich der finanziellen Seite?
Hinsichtlich des Fahrgastaufkommens?

Siehe Vorbemerkung.

8. Welche Maßnahmen gedenken der Vorstand der Deutschen Bahn AG und/oder die Bundesregierung zu ergreifen, um die Bevölkerung Donauwörths mental darauf vorzubereiten, daß ihre Stadt künftig zentraler ICE-Knotenpunkt „der europäischen Hochgeschwindigkeitsmagistrale zwischen den Großräumen Paris, Stuttgart ... München und Wien" (aus: „Machbarkeitsstudie ‚Stuttgart 21'") wird?

Diese Frage zielt auf einen hypothetischen Zustand ab (siehe Vorbemerkung).

9. Welche konkreten „ökologischen Vorteile" sehen die Deutsche Bahn AG bzw. die Bundesregierung bei der „Südstern"-Streckenführung?

Siehe Vorbemerkung.

10. Wie schätzt die Bundesregierung die Tatsache ein, daß die neue Streckenführung über einen „Südstern" das regionale Zentrum Ulm und das damit zusammenhängende Einzugsgebiet – Südliche Schwäbische Alb, Donaugebiet (u. a. Sigmaringen) und Oberschwaben (u. a. Biberach, Ravensburg, Friedrichshafen) – von einem ICE-Anschluß ganz und von IC-Verbindungen weitgehend abhängt?

Diese Frage zielt auf einen hypothetischen Zustand ab (siehe Vorbemerkung).

11. Wie groß ist aktuell das Fahrgastaufkommen im IC/ICE-Verkehr werktäglich in Ulm?

Das Fahrgastaufkommen im IC/ICE-Verkehr werktäglich in Ulm ist der Bundesregierung nicht bekannt (siehe Vorbemerkung).

12. Wieviel von diesem Fahrgastaufkommen soll gemäß den Erwartungen der Deutschen Bahn AG bzw. der Bundesregierung im Fall der Verwirklichung von „Netz 21 B" dem IC/ICE-Verkehr erhalten bleiben, und auf welche Weise soll dies für die jeweiligen Verbindungen gewährleistet werden?

Siehe Antwort zu Frage 11.

13. Können die Deutsche Bahn AG bzw. die Bundesregierung modellhaft für die Verbindung Friedrichshafen–Ravensburg–Ulm–Stuttgart folgende Angaben jeweils

- für den aktuellen Zustand (Fahrplan 1995/96),
- für den erwarteten Zustand im Fall der bisherigen ICE-Trassenführung über Ulm,
- für den erwarteten Zustand im Fall einer „Südstern"-Trassenführung

machen:

- Zahl der werktäglichen Zugverbindungen,
- Reisezeit,
- wievielmal Umsteigen?

Die erfragten Daten sind der Bundesregierung nicht bekannt. Die Frage zielt auf einen hypothetischen Zustand ab (siehe Vorbemerkung).

14. In welchem Zusammenhang steht eine mögliche „Südstern"-Streckenführung mit dem Projekt „Stuttgart 21" (Auflösung des Stuttgarter Kopfbahnhofs, Bau eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs, Bau eines neuen ICE-Bahnhofs am Flughafen Stuttgart-Echterdingen)?

Da eine „Südstern"-Streckenführung der Bundesregierung nicht bekannt ist, ist zu einem Zusammenhang mit dem Projekt „Stuttgart 21" keine Aussage möglich (siehe Vorbemerkung).

15. Ist auch bei der „Südstern"-Streckenführung ein ICE-Halt am Stuttgarter Flughafen geplant?

Siehe Antwort zu Frage 14.

16. Wenn ja: Wird es sich dennoch, wie in den Planungen für „Stuttgart 21" vorgesehen, bei diesem Flughafen-Bahnhof um einen Kopfbahnhof handeln?

Siehe Antwort zu Frage 14.

17. Wenn ja: Sehen die Deutsche Bahn AG bzw. die Bundesregierung einen Widerspruch darin, daß der bestehende Stuttgarter Kopfbahnhof u. a. mit der Begründung in einen Durchgangsbahnhof verwandelt werden soll, mit einem Kopfbahnhof seien zu große Zeitverluste verbunden, während am Flughafen ein neuer Kopfbahnhof entstehen soll, wodurch die Bahn mögliche Zeitgewinne, die im unterirdischen neuen Stuttgarter Kopfbahnhof erzielt werden könnten, verlustig gehen dürfte?

Siehe Antwort zu Frage 14.

18. Ist es zutreffend, daß die wichtigsten Reisezeitverkürzungen, mit denen für „Stuttgart 21" geworben wurde, auf der Strecke Stuttgart–Ulm erzielt werden sollten?

Nein. Die projektierten Reisezeitverkürzungen betreffen alle Stuttgart berührenden Fernverkehrslinien. Zudem würden sich bei einer Realisierung von „Stuttgart 21" Reisezeitverkürzungen im Nah- und Regionalverkehr ergeben.

19. Wie beurteilen die Deutsche Bahn AG bzw. die Bundesregierung angesichts der in der Vorbemerkung zitierten Aussagen u. a. vom Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, und dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Heinz Dürr, über die notwendige Einbindung von Ulm in das neue ICE-Netz und in die Planungen für „Stuttgart 21" die Tatsache, daß nun mit den neuen Planungen für ein „Netz B 21" Ulm komplett vom ICE-Netz abgehängt werden soll?

    Waren im Januar 1995 die Planungen bzw. „Gedankenspiele" für das „Netz 21 B" den genannten Verantwortlichen komplett unbekannt?

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege sieht die Volleinbindung der Stadt Ulm in das ICE-Netz vor (siehe Antwort zu Frage 1).

20. Welche Rückwirkungen ergeben sich aus einer möglichen „Südstern"-Planung für die Planungen von „Stuttgart 21", dessen integraler Bestandteil die Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart–Ulm war?

    Sind andere Trassenführungen im Bereich der Stadt vorgesehen?

    Sind andere Tunnelanlagen erforderlich oder ein anderer Verlauf bisher geplanter vertunnelter Gleise?

Siehe Antwort zu Frage 14.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333